

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平11-229984

(43) 公開日 平成11年(1999) 8月24日

(51) Int.Cl.<sup>8</sup>  
F 0 2 M 37/00  
25/08  
F 1 6 K 31/18

識別記号  
3 0 1

F I  
F 0 2 M 37/00  
25/08  
F 1 6 K 31/18  
3 0 1 G  
J  
H  
C

審査請求 未請求 請求項の数9 OL (全 8 頁)

(21) 出願番号 特願平10-28976  
(22) 出願日 平成10年(1998) 2月10日

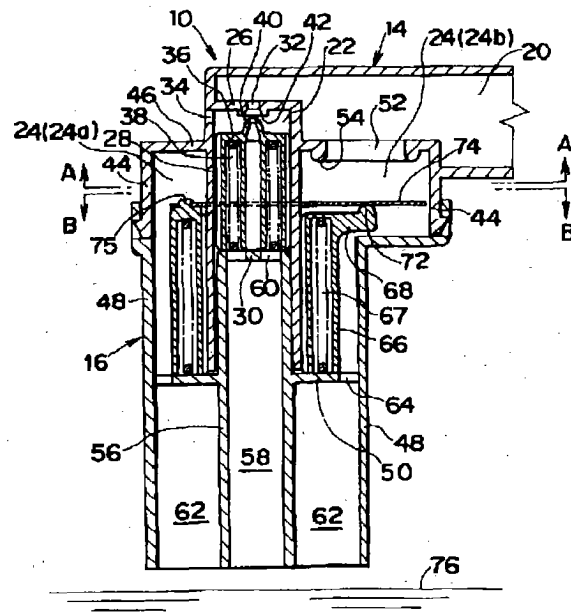
(71) 出願人 390035699  
株式会社ミクニアデック  
岩手県岩手郡滝沢村滝沢字外山309番地  
(72) 発明者 高橋 潤  
岩手県岩手郡滝沢村滝沢字外山309番地株  
式会社ミクニアデック内  
(74) 代理人 弁理士 八嶋 敬市

(54) 【発明の名称】 フロートバルブ

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】 給油時の燃料ガス通路開閉弁と給油時以外の燃料ガス通路開閉弁を1個のハウジング内に収めることにより部品やシール箇所を少なくすることができるフロートバルブを提供する。のである。

【解決手段】 上部及び下部ハウジング14、16とによって第一空間22と第二空間24を形成する。第一空間は第一連絡通路32を介してガス抜き通路20に連絡し、ガス導入口34を介して燃料タンク12内と連絡している。第二空間は第二連絡通路52を介してガス抜き通路20に連絡すると共に、前記ガス導入口34より低い位置に設けた満タン作動空間62を介して燃料タンク12内と連絡している。第一弁体40を形成した第一フロート36を第一空間22内に備え、その第一弁体で第一弁座42を開閉する。第二フロート66に第二弁体74を固定し、第二弁体で第二弁座54を開閉する。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 燃料タンク内に備えられるハウジングと、前記ハウジングに形成されるものであって前記燃料タンクの外部またはキャニスタと連絡するガス抜き通路と、前記ハウジング内に形成される第一空間並びに第二空間と、一方を前記第一空間と連絡し他方を前記ガス抜き通路と連絡する第一連絡通路と、一方を前記第一空間と連絡し他方を前記燃料タンク内と連絡するガス導入口と、前記第一空間に面する位置の前記ハウジングに形成されるものであって前記第一連絡通路の開口部の周囲に形成される第一弁座と、前記第一空間内に移動自在に備えられる第一フロートと、その第一フロートの移動によって変位して前記第一弁座に着脱して前記第一空間と前記ガス抜き通路とを開閉する第一弁体と、前記ハウジングに形成されるもので一方を前記第二空間と連絡し他方を前記ガス抜き通路と連絡するものであって前記第一連絡通路の通路断面より通路断面が大きい第二連絡通路と、一方を前記第一空間と連絡し他方を前記ガス導入口よりも低い位置で前記燃料タンク内と連絡する燃料通過空間と、一方を前記第二空間と連絡し他方を前記ガス導入口よりも低い位置で前記燃料タンク内と連絡する満タン作動空間と、前記第二空間に面する位置の前記ハウジングに形成されるものであって前記第二連絡通路の開口部の周囲に形成される環状の第二弁座と、前記第二空間内に移動自在に備えられる第二フロートと、その第二フロートの移動によって変位して前記第二弁座に着脱して前記第二空間と前記ガス抜き通路とを開閉する弾性を有する素材から成る第二弁体とを有することを特徴とするフロートバルブ。

【請求項2】 前記第二フロートを環状で柱状の形状とし、その第二フロートの移動中心軸を前記第一フロートの移動中心軸と合致するよう前記第二フロートを配置し、前記第二弁座の位置を前記第二フロートの移動中心軸とは偏位した位置に配置したことを特徴とする請求項1記載のフロートバルブ。

【請求項3】 前記第二連絡通路に対向する位置の前記第二弁体の下面を支持するための支持部材を前記第二フロートに形成したことを特徴とする請求項1記載のフロートバルブ。

【請求項4】 前記第二フロートに前記第二空間に張り出して第二フロートが回転することを防止するための回転防止腕を形成したことを特徴とする請求項3記載のフロートバルブ。

【請求項5】 前記第二連絡通路の前記ガス抜き通路への連絡位置を前記第一連絡通路の前記ガス抜き通路への連絡位置より前記ガス抜き通路の下流側とし、前記第一連絡通路の前記ガス抜き通路側端部は前記第二連絡通路の前記ガス抜き通路側端部より高い位置に配置したことを特徴とする請求項1記載のフロートバルブ。

【請求項6】 前記ガス抜き通路における前記第一連絡

通路との連絡位置と前記第二連絡通路との連絡位置の間に設けられるものであって、前記第一空間と前記ガス通路を導通するためのチェックバルブを備えたことを特徴とする請求項1記載のフロートバルブ。

【請求項7】 前記ハウジングに前記燃料通過空間を内部に有する下部内側筒状壁と、前記満タン作動空間を内部に有する外側壁部とを形成し、前記燃料タンク内の油面によって燃料タンク側開口部が閉塞され得るように前記下部内側筒状壁の開口部先端と前記外側壁部の開口部先端が下方に向けて開口することを特徴とする請求項1記載のフロートバルブ。

【請求項8】 前記燃料通過空間の周囲に環状で柱状の前記満タン作動空間を備えるようにしたことを特徴とする請求項7記載のフロートバルブ。

【請求項9】 前記下部内側筒状壁の下端と、前記外側壁部の下端とを同一高さとしたことを特徴とする請求項7記載のフロートバルブ。

## 【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、自動車の燃料タンクの給油時のガス排出通路を開閉するバルブと、給油時以外の際のガス排出通路を開閉するバルブとを1個のハウジング内に納めたフロートバルブに関する。

【0002】

【従来の技術】自動車においては、燃料タンク内の上部に、燃料タンクの給油時のガス排出通路を開閉するバルブと、給油時以外の際のガス排出通路を開閉するバルブとが別々に備えられている。その従来の構成図を図11に示す。燃料タンク80内には、給油中の燃料ガスを燃料タンク80の外部またはキャニスタ82に導入するための大径の第一通路84が設けられ、その第一通路84にはシャットオフバルブ86が備えられている。このシャットオフバルブ86は、燃料タンク80が満タンになった際に、第一通路84から燃料タンク80の外部またはキャニスタ82への燃料の流出を防止するために、第一通路84を閉鎖するものである。燃料タンク80内には、更に、給油以外の際に燃料タンク80内の燃料ガスを燃料タンク80の外部またはキャニスタ82に導入するための小径の第二通路88が設けられ、その第二通路88にはフュエルカットオフバルブ90が備えられている。このフュエルカットオフバルブ90は、例えば自動車等が転倒した際に、第二通路88から燃料タンク80の外部またはキャニスタ82への燃料の流出を防止するために、第二通路88を閉鎖するものである。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】図11に示すように、従来は、給油中の燃料ガスを排出するためのシャットオフバルブ86と、給油中以外の燃料ガスを排出するためのフュエルカットオフバルブ90は、燃料タンク80内の上位の異なる位置に取り付けられ、シャットオフバル

ブ86と連絡する第一通路84とフュエルカットオフバルブ90と連絡する第二通路88は、途中で燃料タンク80の外部またはキャニスタ82に連絡するガス抜き通路92に連絡される場合が多かった。このため、連結部品とシール箇所が多くなり、製造コストがかかるという不具合があった。

【0004】本発明は上記の点に鑑みてなされたもので、給油時の燃料ガス通路開閉弁と給油時以外の燃料ガス通路開閉弁を1個のハウジング内に収めることによって、部品やシール箇所を少なくして、大幅にコストを削減することができるフロートバルブを提供することを目的とするものである。

【0005】

【課題を解決するための手段】上記目的を達成するために本発明は、燃料タンク内に備えられるハウジングと、前記ハウジングに形成されるものであって前記燃料タンクの外部またはキャニスタと連絡するガス抜き通路と、前記ハウジング内に形成される第一空間並びに第二空間と、一方を前記第一空間と連絡し他方を前記ガス抜き通路と連絡する第一連絡通路と、一方を前記第一空間と連絡し他方を前記燃料タンク内と連絡するガス導入口と、前記第一空間に面する位置の前記ハウジングに形成されるものであって前記第一連絡通路の開口部の周囲に形成される第一弁座と、前記第一空間内に移動自在に備えられる第一フロートと、その第一フロートの移動によって変位して前記第一弁座に着脱して前記第一空間と前記ガス抜き通路とを開閉する第一弁体と、前記ハウジングに形成されるもので一方を前記第二空間と連絡し他方を前記ガス抜き通路と連絡するものであって前記第一連絡通路の通路断面より通路断面が大きい第二連絡通路と、一方を前記第一空間と連絡し他方を前記ガス導入口よりも低い位置で前記燃料タンク内と連絡する燃料通過空間と、一方を前記第二空間と連絡し他方を前記ガス導入口よりも低い位置で前記燃料タンク内と連絡する満タン作動空間と、前記第二空間に面する位置の前記ハウジングに形成されるものであって前記第二連絡通路の開口部の周囲に形成される環状の第二弁座と、前記第二空間内に移動自在に備えられる第二フロートと、その第二フロートの移動によって変位して前記第二弁座に着脱して前記第二空間と前記ガス抜き通路とを開閉する弾性を有する素材から成る第二弁体とを有するようにしたものである。

【0006】

【発明の実施の形態】次に本発明を図面に基づいて説明する。図1は本発明に係わるフロートバルブを燃料タンクに取り付けた状態を示す構成図、図2は本発明に係わるフロートバルブの一実施形態を示す断面図、図3は図1のA-A線断面図、図4は図1のB-B線断面図である。フロートバルブ10は、図1に示すように、燃料タンク12内の上位に取り付けられる。このフロートバル

ブ10は、図2に示すように、上部ハウジング14と下部ハウジング16とを有する。上部ハウジング14の上位には、燃料タンク12から離れた位置に備えられるキャニスター18に通じるガス抜き通路20が形成されている。上部ハウジング14と下部ハウジング16とを組み立てることによって、フロートバルブ10の内部には、筒状の第一空間22と、その筒状の第一空間22の周囲に第二空間24とが形成される。

【0007】第一空間22は、上部ハウジング14に形成された上壁中央部26と、その上壁中央部26の周囲から下方に伸びる上部内側筒状壁28と、下部ハウジング16に形成された内側床部30とによって形成される筒状の空間である。上壁中央部26には第一空間22とガス抜き通路20とを連絡するための第一連絡通路32が形成されている。また上部内側筒状壁28の側面上部には、第一空間22と前記燃料タンク12の内部空間とを連絡するためのガス導入口34が形成されている。

【0008】第一空間22の内部には、コップ形状のものを逆さまに配置した第一フロート36と、その第一フロート36を上方に付勢するための第一スプリング38が備えられている。第一フロート36の上面には第一弁体40が形成されると共に、上壁中央部26には第一連絡通路32の周囲に環状の第一弁座42が形成される。第一フロート36が燃料によって所定の位置まで上昇させられない限りにおいては、第一弁体40が第一弁座42に着座しないように設定されている。即ち、第一フロート36が所定の位置まで上昇しない状態においては、燃料タンク12内のガスは、ガス導入口34から第一空間22と第一連絡通路32を経てガス抜き通路20に排出されるよう設定されている。これらの第一弁体40と第一弁座42は、給油時以外の際に作動するもので、フュエルカットオフバルブに相当する。

【0009】第二空間24は、上部ハウジング14の外側壁部44と、上部ハウジング14に形成された上壁外側部46と、上部ハウジング14に形成された上部内側筒状壁28と、下部ハウジング16の筒状の外側壁部48と、下部ハウジング16に形成された環状の外側床部50とによって形成されるものである。この外側床部50は内側床部30より下位に位置するように設定されている。図4に示すように、外側壁部44の断面形状は、一部分の円弧を切り取った2つの円弧を接続した形状となっている。外側壁部44の内側に形成される第二空間24は、図2及び図4に示すように、筒状の第一空間22の周囲に形成される環状で柱状の主空間部24aと、その主空間部24aの隣に配置した筒状の張り出し空間部24bとを一部オーバーラップした状態で連結させた形状である。上壁外側部46における張り出し空間部24bに対応する位置に、第二空間24と抜き通路20とを連絡するための第二連絡通路52が形成される。この第二連絡通路52の位置は第一連絡通路32より偏位し

た位置に配置される。この第二連絡通路52の通路断面は、第一連絡通路32の通路断面よりも相対的に大きく設定されている。また、第二連絡通路52のガス抜き通路20との連絡位置は、第一連絡通路32のガス抜き通路20との連絡位置よりもキャニスタ18に近い位置になるように設定する。上壁外側部46において、第二連絡通路52の第二空間24側の開口部の周囲には第二弁座54が形成されている。この第二弁座54は、第一弁座42より下位に設けられている。

【0010】下部ハウジング16には、外側壁部48の内側に内側床部30を支持する下部内側筒状壁56を有し、外側壁部48の軸方向の長さの途中と下部内側筒状壁56の軸方向の長さの途中を環状の外側床部50によって連結している。下部内側筒状壁56の外側に、上部内側筒状壁28が嵌合させられている。下部ハウジング16において、下部内側筒状壁56と内側床部30とによって、燃料タンク12に開口する筒状の燃料通過空間58が形成される。燃料通過空間58は燃料タンク12内の油面76によって燃料タンク12側の開口部が閉塞され得るように下向きに開口している。内側床部30には、この燃料通過空間58と第一空間22とを連絡するための連絡通路60が形成される。この燃料通過空間58の開口部の高さは、前記ガス導入口34の高さより下位になるよう設定されている。下部ハウジング16において、外側壁部48と下部内側筒状壁56と外側床部50とによって、燃料タンク12に開口する環状で柱状の満タン作動空間62が形成される。満タン作動空間62は燃料タンク12内の油面76によって燃料タンク12側の開口部が閉塞され得るように下向きに開口している。外側床部50には、この満タン作動空間62と前記第二空間24とを連絡するための連絡通路64が形成される。下部内側筒状壁56の下端と外側壁部48の下端の高さは同一高さに設定するのが望ましく、それらの下端が満タン作動空間62の開口部の高さとなる。この満タン作動空間62の開口部の高さは、前記ガス導入口34の高さより下位になるよう設定されている。

【0011】第二空間24の主空間部24aには、図5並びに図6に示す環状で柱状の第二フロート66がその軸方向に移動可能に備えられると共に、その第二フロート66を上方に付勢するための第二スプリング67が備えられている。環状で柱状の第二フロート66の中心軸は、筒状の第一フロート36の中心軸と同一となるよう配置される。この第二フロート66は第一フロート36とは独立に移動する。第二フロート66の側面には、張り出し空間部24bに伸びる支持腕68が一体に形成され、その支持腕68には放射状に突出する複数の回転防止腕70が一体に形成されている。この回転防止腕70は、第二フロート66が回転するのを防止して、支持腕68が張り出し空間部24bに常に位置させるためのものである。支持腕68には上方に突出する突起72が

形成されており、この突起72の位置は第二連絡通路52の中心軸と一致するように設定されている。

【0012】第二フロート66の上面に、張り出し空間部24bに張り出した弾性を有する素材から成る第二弁体74が固定される。この第二弁体74のうち張り出し空間部24bに張り出した箇所は、第二弁座54に対向し、かつ第二弁座54よりも充分広くなるよう設定されている。この第二弁体74は、通常時には突起72の上に接触するものとする。この第二弁体74と第二弁座54は、従来の給油時の満タンの際に作動するシャットオフバルブに相当するものである。第二フロート66の上面には、第二弁座54に対向しない位置に係合部75が設けられ、この係合部75に第二弁体74がスナップフィットや熱カシメ等の既知の方法を用いて固定される。第二フロート66が燃料によって所定の位置まで上昇させられない限りにおいては、第二弁体74が第二弁座54に着座しないように設定されている。即ち、第二フロート66が所定の位置まで上昇しない状態においては、燃料タンク12内のガスは、満タン作動空間62から第二空間24と第二連絡通路52を経てガス抜き通路20に至るように設定されている。

【0013】以上のように構成されたフロートバルブ10によれば、図2に示すように、油面76が、外側壁部48の下端より下位に位置する場合には、第一空間22内の第一弁体40は第一弁座42より下位に位置して第一連絡通路32を開くと共に、第二空間24内の第二弁体74は第二弁座54より下位に位置して第二連絡通路52を開く。従って、油面76が低い場合に燃料タンク内で発生するガスは、ガス導入口34から第一空間22に入り、第一連絡通路32を経てガス抜き通路20に至る1つの流れと、外側壁部48の下端より満タン作動空間62を経て第二空間24に入り、第二連絡通路52を経てガス抜き通路20に至る流れとの2つの流れができる。このガス抜き通路20に至った燃料ガスは燃料タンク12の外部またはキャニスタ18に導かれる。

【0014】次に、図7に示すように、油面76が外側壁部48の下端まで上昇すると、油面76により満タン作動空間62の下端空間部が閉鎖され、燃料タンク12の上部空間は開口面積の小さい第一連絡通路32のみでガス抜き通路20と通じる状態になる。ガス抜き通路20へは開口面積の小さい第一連絡通路32のみで通じるので、その後の給油によっても燃料の油面76の上昇は遅くなる。この際、燃料タンク12内の圧力はガス抜き通路20の圧力よりも高くなるので、ガス抜き通路20の圧が第二連絡通路52と第二空間24とを経て至る満タン作動空間62へは燃料が入り込み、油面が急上昇する。そして、満タン作動空間62内を上昇した燃料は連絡通路64を経て第二空間24に至り、第二フロート66を上昇させる。この結果、第二弁体74が第二弁座54に当接して第二連絡通路52が閉じられる。即ち、油

面76が外側壁部48の下端の達するとまもなく第二連絡通路52が閉じられる。この瞬間より燃料タンク12の上部空間はガス抜き通路20と開口面積の小さい第一連絡通路32のみで通じるため、圧力が上昇して給油ガンのオートストップ機能を作動させて給油は停止する。この状態が正規の満タンの油面状態である。この時、燃料通過空間58はガス導入口34、上部内側筒状壁28と第一フロートとの隙間、連絡通路60を経由して燃料タンク12の上部空間と通じているため、燃料通路空間58内の油面は油面76と同一である。

【0015】油面76が外側壁部48の下端に至った時を給油時の満タンとするため、図7に示すように、燃料タンク12にフロートバルブ10を固定する取付金具78の長さを変えることによって、満タン油面の高さを調節することができる。また、外部壁部48の高さLの異なる下部ハウジング16を交換することによって、満タン油面の高さを調節することができる。

【0016】図7の状態から一定時間経過すると、燃料タンク12の上部空間圧力は低下するので少しづつの給油なら可能になる。その状態から少しづつの給油が続けると、燃料通路空間58から連絡通路60を経て第一空間22に燃料が導入される。油面76の上昇と共に第一空間22内の油面が上昇し、第一フロート36の浮力が増大し、ついには、浮力と第一スプリング38の荷重の和が第一フロート36の重量を越えて第一フロート36が上昇させられ、第一弁体40が第一弁座42に当接して第一連絡通路32が閉鎖される。これによって、第一連絡通路32と第二連絡通路52が閉じられ、燃料タンク12の上部空間は密閉状態となり、その後の少しの給油によって燃料タンク12の上部空間圧力は上昇して、それ以上の給油はできなくなる。これが給油時に、無理をして給油した時の限界の油面である。これで、ガス抜き通路20から燃料タンク12の外部又はキャニスタ18への燃料の流出が防止される。その状態を図8に示す。この図8では、限界まで油面が上昇した場合を示したが、自動車が転倒して燃料通路空間58及び満タン作動空間62より第一空間22及び第二空間24内に燃料が導入された場合でも、第一フロート36及び第二フロート66のそれぞれの浮力は、それぞれの重量とそれぞれのスプリング38、67の荷重の和より小さいので、第一弁体40及び第二弁体74によって第一連絡通路32及び第二連絡通路52は閉鎖される。

【0017】第一連絡通路32と第二連絡通路52の両方が閉じた図8の状態から、油面76が低下すると、開口面積が大きい第二連絡通路52には第二弁体74に大きな吸引力が作用して開きにくいので、開口面積の小さい第一連絡通路32が先ず開く。この際、燃料タンク12内の圧力がガス抜き通路20の圧力より高いので、第一連絡通路32からガス抜き通路20への燃料が噴き出す場合がある。この第一連絡通路32より下流側に第二

連絡通路52が形成されているので、第一連絡通路32からガス抜き通路20へ噴き出した燃料は、第二弁体74で閉じられている第二連絡通路52に溜まる。その後、第二弁体74が第二連絡通路52を開く際に、第二連絡通路52に溜まった燃料は、第二空間24を経て燃料タンク12内へ戻される。

【0018】なお、第二連絡通路52を開く際に、第二空間24内とガス抜き通路20内の圧力差によって第二弁体74が吸着する場合がある。しかし、第二弁体74は第二弁座54から離れた係合部75に固定されていることと、第二弁体74は弾性材料で構成されていることから、図9に示すように、第二弁体74の一部が先ず第二弁座54から離れ、その後、引き剥がされた箇所から第二弁体74全体が第二弁座54から容易に離れることができる。

【0019】次に、本発明の他の実施形態を図10及び図11に基づいて説明する。満タン後のつき足し給油によって、第二連絡通路52が閉じて第一連絡通路32が開いている場合に、燃料タンク12内の圧力が異常に上昇するおそれがある。そこで、図10に示すように、ガス抜き通路20において、第一連絡通路32が連絡する位置の下流で、第二連絡通路52が連絡する位置の上流側に、開閉通路77を有するチェックバルブ76を備える。即ち、ガス抜き通路20の途中は、チェックバルブ76の開閉通路77で開閉されるようになっている。図10に示すチェックバルブ76は、開閉通路77を開閉するボール弁78と、そのボール弁78を開閉通路77を閉鎖する方向に付勢するスプリング79とを有するが、チェックバルブ76はこの構成に限るものではない。

【0020】チェックバルブ76の開弁圧は、走行中の燃料タンク12の内圧レギュレーションにより最大254mmAq以下であることが好ましい。ここで、チェックバルブ76の開弁圧を $P_2$ とし、燃料タンク12内の圧力を $P_1$ とし、 $P_1$ の上限を $P_{1max}$ とすると、 $P_{1max} = P_2 \leq 254 \text{ mmAq}$ 、となる。また、給油ガンのオートロック時には、図1に示すヘッド圧H（満タン時の燃料タンク12内の油面と導入パイプ13内の油面の差圧）が燃料タンク12内にかかっており、そのヘッド圧Hは、254mmAq以上である場合が多い。図1に示すように、給油パイプ13の下端には燃料導入弁15が備えられる。この燃料導入弁15の開弁圧を $P_1$ とし、この開弁圧 $P_1$ を給油性に影響のないレベルまで可能な限り上げると、 $P_1 + P_2 = H \geq$ オートストップ可能なヘッド圧力、となる。この $P_1 + P_2$ の合計で、導入パイプ13に存在する燃料のヘッド差Hを確保することができる。即ち、燃料導入弁15（開弁圧を $P_1$ ）とチェックバルブ76（開弁圧 $P_2$ ）が同一流路上で直列に配置されており、その間に燃料タンク12が存在するようなバルブ配置により、チェックバルブ76を働かせるこ

とができる。このチェックバルブ76は、燃料タンク12内の圧力が異常に上昇した際に開き、ガス抜き通路20へ圧力を逃がして、燃料タンク12内の異常な圧力の上昇を防止する。

【0021】

【発明の効果】以上のように、本発明に係わるフロートバルブによれば、給油中の燃料ガスを排出するためのシャットオフバルブと給油中以外の燃料ガスを排出するためのフュエルカットオフバルブとを1箇所のハウジング内にまとめるようにしたものである。従って、従来のような燃料タンクに2箇所のバルブを備えるものと比べて、連結部品とシール箇所とを減少させることができ、製造コストを大幅に低減させることができる。2種類フロートを同一の中心軸に配置したので、フロートバルブ自体も小型にすることができる。先に開弁する連絡通路位置より後に開弁する連絡通路位置をキャニスタに近くかつ低い位置に配置することで、先に開弁する連絡通路より噴き出した燃料を後に開弁する連絡通路に溜めてタンク内に戻すことができる。更に、弾性を有する第二弁体は、第二弁座から外側に離れた位置で第二フロートに固定されているので、小さな力で第二弁体の一部を第二弁座から引き剥すことができ、これによって燃料タンク内の圧力が下がり、第二弁体を第二弁座から容易に引き剥すことができる。また、ガス抜き通路における第一連絡通路との連絡位置と第二連絡通路との連絡位置の間にチェックバルブを備えることにより、燃料タンク内の圧力が異常に上昇した際に、その圧力をガス抜き通路から外部へ逃がし、燃料タンク内の圧力の上昇を防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明に係わるフロートバルブを燃料タンクに取り付けた状態を示す構成図である。

【図2】本発明に係わるフロートバルブの一実施形態を示す断面図である。

【図3】図1のA-A線断面図である。

【図4】図1のB-B線断面図である。

\*【図5】本発明に用いる第二フロートの平面図である。

【図6】図5の第二フロートの正面図である。

【図7】油面が下部ハウジングの下端面に至った状態を示す図2相当図である。

【図8】油面が図7の状態より更に充分上昇した状態を示す図2相当図である。

【図9】油面が図8の状態より下降して第二弁体が第二弁座を開いた状態を示す図2相当図である。

【図10】本発明に係わるフロートバルブの他の実施形態を示す要部断面図である。

【図11】燃料タンクに2種類のバルブを備えた状態を示す従来構成図である。

【符合の説明】

10 フロートバルブ

12 燃料タンク

14 上部ハウジング

16 下部ハウジング

18 キャニスタ

20 ガス抜き通路

22 第一空間

24 第二空間

32 第一連絡通路

34 ガス導入口

36 第一フロート

40 第一弁体

42 第一弁座

48 外側壁部

52 第二連絡通路

54 第二弁座

56 下部内側筒状壁

58 燃料通過空間

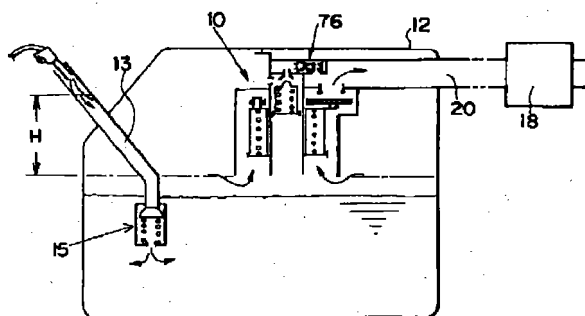
62 満タン作動空間

66 第二フロート

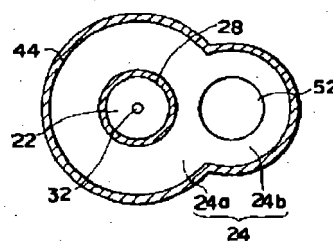
74 第二弁体

76 チェックバルブ

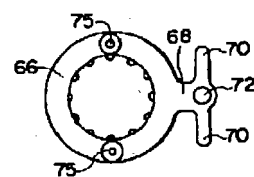
【図1】



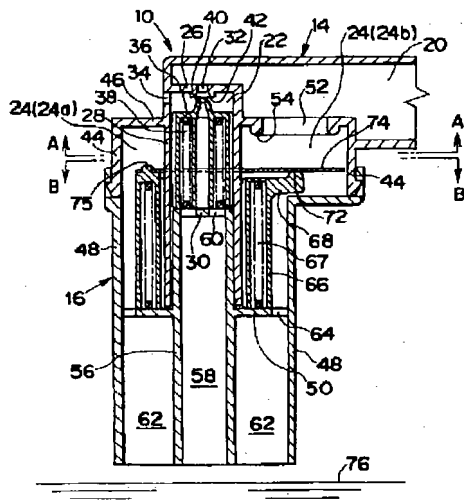
【図3】



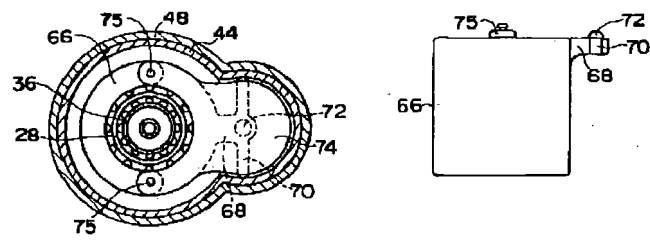
【図5】



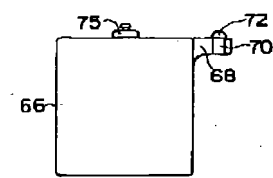
【図2】



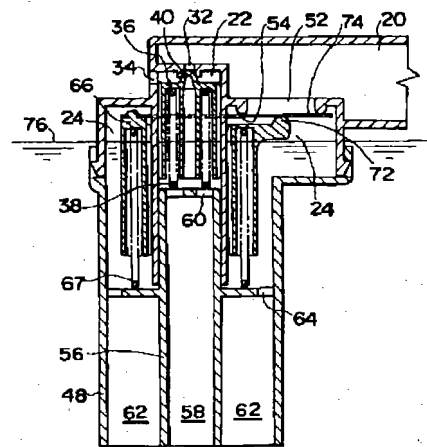
【図4】



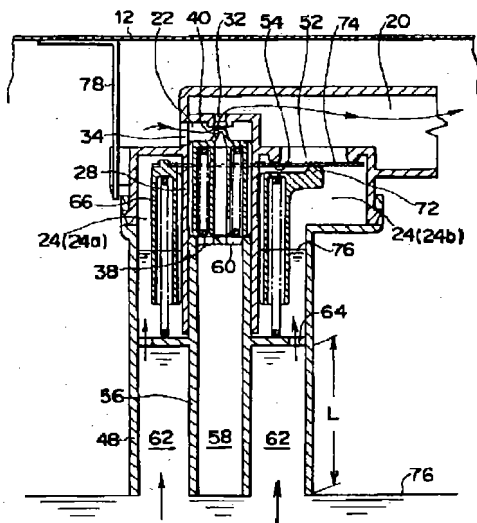
【図6】



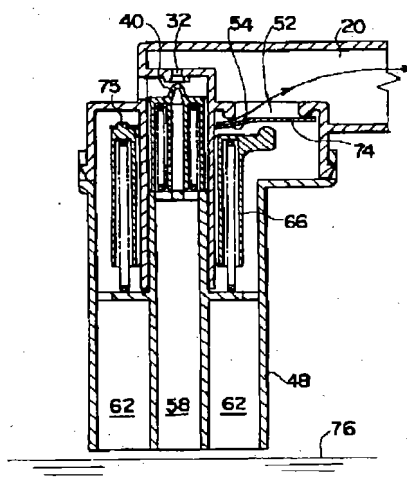
【図8】



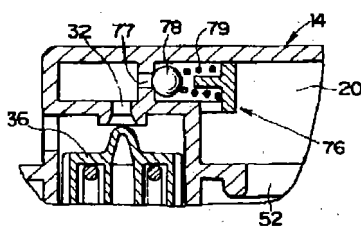
【図7】



【図9】



【図10】



【図11】

